

Coalition vélo de Montréal Montréal Bike Coalition



Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Programme particulier d'urbanisme Assomption Nord

REJOINDRE LE MOUVEMENT *L'Assomption Nord, point d'ancrage pour un réseau cyclable convivial et sécuritaire dans Hochelaga-Maisonneuve*

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

/ Mars 2017

INTRODUCTION

La Coalition vélo de Montréal salue le processus de consultation mené par l'Office de consultation publique de Montréal sur l'élaboration du plan particulier d'urbanisme (PPU) Assomption Nord et l'intention de la Ville de Montréal d'y prévoir des habitations et des zones d'emploi accessibles en transport actif ou collectif. Nous appuyons sans réserve la volonté d'y développer et de sécuriser les parcours piétons et cyclables (orientation 6).

On le sait, le vélo est un mode de transport au cœur des habitudes des Montréalais. Alors que la métropole compte plus d'un million de cyclistes âgés de 3 à 74 ans, pas moins de 536 000 d'entre eux utilisent régulièrement le vélo pour se déplacer. Chaque jour, à Montréal, une moyenne de 116 000 déplacements s'effectue à vélo, un nombre qui a connu un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013.

Cette augmentation notable n'est pas le fruit du hasard, mais résulte plutôt d'un développement soutenu du réseau cyclable : partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et en grand nombre.

Le potentiel de croissance des déplacements à vélo reste tout de même énorme. Pas moins du tiers des travailleurs montréalais travaillent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, soit un déplacement d'environ 25 minutes à vélo. Avec le développement de nouvelles zones misant sur le concept de rapprochement travail-résidence, comme c'est le cas dans le secteur l'Assomption, les déplacements à vélo seront encore plus attrayants, et ce, pour un nombre croissant de personnes.

La Ville de Montréal l'a bien compris et a dévoilé, le 14 septembre 2016, sa **stratégie Vision zéro** en matière de sécurité routière. Cette stratégie vise le déploiement d'actions pour assurer la sécurité des personnes se déplaçant à pied et à vélo et repose sur quatre principes fondamentaux¹ :

1. éthique : la vie humaine est prioritaire - encore plus que la mobilité;
2. responsabilité : les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité;
3. sécurité : les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains - principe du « système qui pardonne »;
4. changement : les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme.

Selon la Ville de Montréal, « dorénavant, il est clairement énoncé que la vie et la santé sur nos routes passent avant tout. C'est une responsabilité partagée entre concepteurs, gestionnaires et usagers de la route. Tous devront accepter les changements requis à cet égard. »²

¹ Ville de Montréal (14 septembre 2016). La Ville de Montréal dévoile sa stratégie « Vision zéro » en matière de sécurité routière. La résolution du conseil municipal a été adoptée le 26 septembre 2016 (résolution CM16 1019)

² Ville de Montréal (2017). Mémoire présenté à la SAAQ dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière

Cet engagement en faveur de la protection des usagers les plus vulnérables ne doit pas être l'apanage des quartiers centraux. Alors que 10,8 % des déplacements dans le Plateau Mont-Royal se font à vélo, sa part modale dans l'ensemble des quartiers centraux ne dépasse pas 4 %.

L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit se joindre au mouvement et offrir la possibilité à ses résidents, actuels et futurs, de se déplacer en toute sécurité. Le secteur Assomption Nord, par son emplacement stratégique au cœur de l'arrondissement, permettant à la fois un accès au centre-ville et aux pôles d'emploi de l'Est, représente une occasion unique d'affirmer la détermination de l'arrondissement et de la Ville de Montréal pour le déploiement de la Vision zéro. La protection des usagers de la route les plus vulnérables doit être mise au centre des réflexions entourant la préparation du PPU Assomption Nord.

Pour la Coalition vélo de Montréal, le portrait est clair. Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit saisir l'occasion et concevoir le secteur Assomption Nord comme un point d'ancrage pour le déploiement d'un réseau cyclable convivial et sécuritaire dans l'arrondissement.

CONSTATS

Malgré son appui de principe au transport actif, le projet de PPU Assomption Nord laisse une place timide aux déplacements à vélo. En effet, aucune piste cyclable (lien cyclable séparé physiquement de la circulation automobile) n'est prévue à court ou à moyen terme dans ce projet. La seule piste cyclable évoquée au projet serait réalisée lors du raccordement de l'avenue Pierre-de-Coubertin. Ce projet n'est pas accompagné d'un échéancier précis (horizon 2030 et plus).

Axe cyclable nord-sud

Pire encore, aucun lien cyclable vers le nord n'est prévu. Pourtant, le réaménagement du boulevard l'Assomption représente une occasion unique d'intégrer une piste cyclable protégée sur une artère.

Séparée par un mail de béton ou construite à mi-niveau, une telle infrastructure offre un niveau de protection plus élevé aux personnes se déplaçant à vélo et peut plus facilement être entretenue en hiver. Sur le boulevard de l'Assomption, une telle infrastructure est cruciale puisque les personnes s'y déplaçant à vélo devront vraisemblablement partager la route avec un nombre important d'autobus (se rabattant vers la station de métro) et de camions (en provenance du pôle logistique situé au sud du secteur visé par le PPU).

Rappelons que **l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ne compte aucune piste en site propre au nord de l'avenue Pierre-de-Coubertin**. Cette absence de lien cyclable sécuritaire permettant de rejoindre le nord de l'arrondissement et les arrondissements voisins de Rosemont—La-Petite-Patrie et de Saint-Léonard limite l'attrait des déplacements à vélo.

Dans ce contexte, l'aménagement d'une piste cyclable, séparée de la circulation, sur le boulevard de l'Assomption nous semble incontournable. Vers le nord, en plus de faciliter l'accès

à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, un pôle d'emplois³ et de services important, ce lien permettra de rejoindre en toute sécurité la station de métro Assomption ainsi que la piste cyclable 4 saisons qui sera aménagée sur le boulevard Rosemont. Annoncée par la Ville de Montréal le 3 juin 2016, la réalisation du tronçon délimité par la 16^e avenue et la rue Châtelain est prévue pour 2017.⁴ Vers le sud, un lien cyclable protégé permettrait de rejoindre la piste cyclable Notre-Dame et celle sur l'avenue Souigny une fois son raccordement au boulevard de l'Assomption complété.

Recommandation 1

- ➔ Prévoir dans le réaménagement du boulevard l'Assomption une piste cyclable permettant de rejoindre la piste planifiée sur le boulevard Rosemont (au nord) et la piste cyclable Notre-Dame (au sud).

Axe cyclable est-ouest

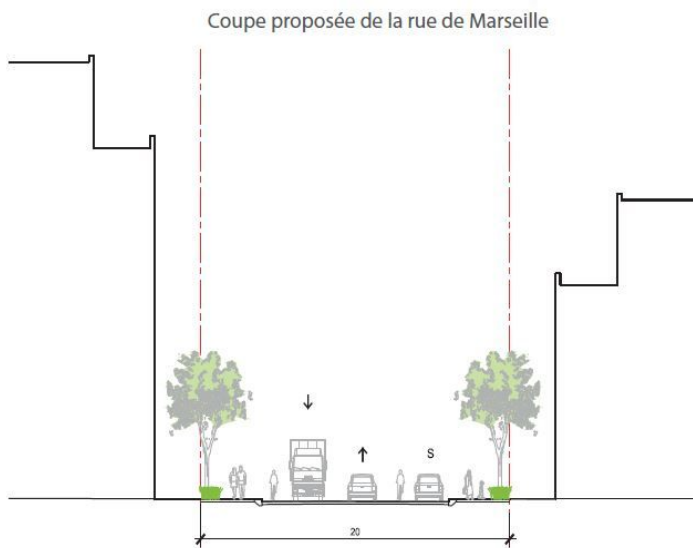
Dans l'axe est-ouest, les engagements sont aussi faibles. D'une part, le raccordement de l'avenue de Pierre-de-Coubertin n'est pas accompagné d'un échancier. D'autre part, **les bandes cyclables prévues sur de Marseille ne semblent prévoir ni le dégagement nécessaire pour éviter l'emportierage, ni de protection séparant les cyclistes du trafic automobile.** De plus, soulignons que les bandes cyclables n'ont droit à aucun entretien hivernal particulier, ce qui les rend inutilisables pendant cette saison.

Pourtant, la rue de Marseille, malgré son manque d'aménagements, est déjà l'axe cyclable de prédilection entre les rues Viau et l'autoroute 25. Il s'agit du trajet naturel pour les déplacements à vélo dans le secteur visé, comme en fait foi le document déposé par l'arrondissement. Elle permet de rejoindre le complexe olympique, le centre Pierre-Charbonneau et le parc Maisonneuve. Le déploiement du PPU devrait être l'occasion de concrétiser en bonne et due forme cet axe avec des aménagements modernes, sécuritaires et accessibles pendant les quatre saisons.

³ L'hôpital Maisonneuve-Rosemont compte 5 500 employés et accueille plus de 4 000 stagiaires annuellement.

⁴ Ville de Montréal (3 juin 2016). Montréal annonce une nouvelle piste cyclable unidirectionnelle en site propre sur le boulevard Rosemont.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=26969



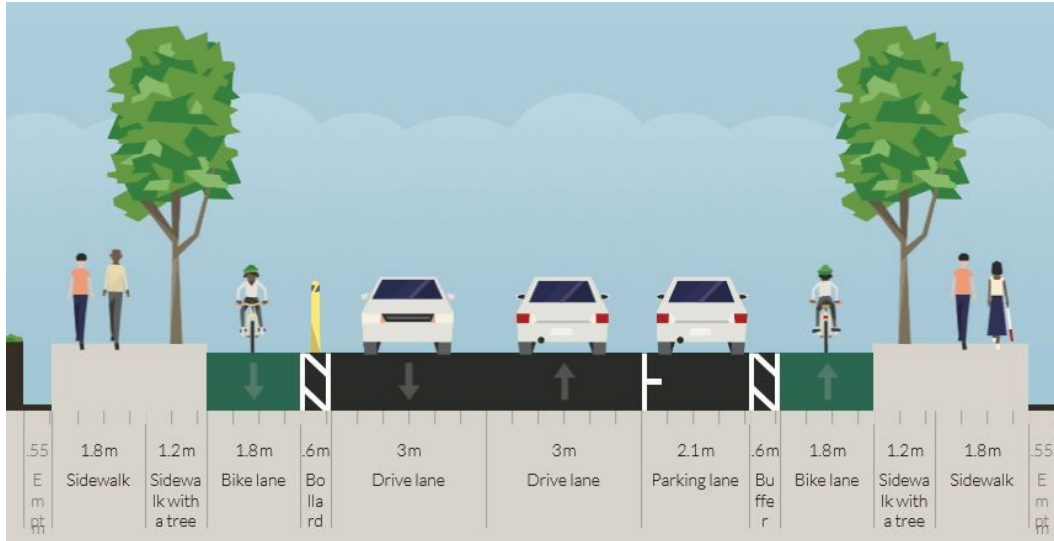
Source : Projet de PPU Assomption Nord, 26 octobre 2016, p. 41

Selon la proposition de la ville, une emprise de 20 mètres est disponible. La proposition laisse entrevoir des voies de circulation motorisée larges incitant aux déplacements à haute vitesse. **L'implantation de bandes cyclables dans un tel contexte n'offre par un degré de sécurité suffisant** particulièrement dans un secteur où le camionnage est important et où la circulation automobile augmentera.

Pourtant, avec un tel espace, il est possible de faire les choses différemment pour mieux protéger les personnes se déplaçant à vélo. À cet effet, nous recommandons :

- d'opter des voies de circulation de 3 m, contribuant à la réduction de la vitesse de la circulation motorisée;⁵
- de déplacer la piste cyclable en direction est pour permettre la protection de celle-ci par les voitures stationnées;
- d'ajouter des bollards aux abords de la piste cyclable en direction ouest;
- d'ajouter des zones hachurées aux abords des deux pistes cyclables;
- d'assurer une largeur suffisante aux pistes pour permettre leur entretien hivernal;
- de prévoir l'intégration de pistes à mi-hauteur lors d'une éventuelle réfection majeure de la rue.

⁵ Institut national de santé publique du Québec (mars 2014). Des voies de circulation de 3,0 m de large en milieu urbanisé. http://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_LargeurVoies_Fr.pdf



De Marseille : Proposition pour une emprise de 20 m avec 1,1 m d'espace non alloué.

Recommandation 2

- ➔ Miser sur le trajet naturel des personnes se déplaçant à vélo en offrant un axe cyclable séparé de la circulation automobile sur la rue De Marseille.

Stationnement pour vélo

Alors que le projet de PPU déposé par l'arrondissement aborde la question du stationnement automobile, aucune mention n'est faite sur le stationnement pour vélo, et ce, malgré une orientation claire en faveur des transports actifs. Or, le vol de vélo est un facteur majeur décourageant l'utilisation de ce mode de transport. Chaque année, environ 1 % du parc de vélos québécois disparaît.

L'arrivée de 4 400 nouveaux résidents et de 1 600 nouveaux travailleurs nécessitera la planification et l'installation de zones de stationnement à vélo à travers le secteur visé. Pour répondre à la demande, des stationnements sur trottoir doivent être prévus. Le PPU pourrait aussi prévoir des normes de stationnement vélo pour les immeubles résidentiels et commerciaux.⁶

Des stationnements pour vélo sur rue sont aussi à privilégier. En plus d'accorder un espace clair au vélo comme moyen de transport dans la trame urbaine, ce type de stationnement, lorsqu'il est situé à proximité d'une intersection, est particulièrement utile pour offrir un dégagement supplémentaire et ainsi rendre le parcours de marche plus agréable et sécuritaire. Il s'agit d'un moyen simple et efficace d'appliquer l'interdiction de stationnement à 5 mètres du coin. Bref, il joint l'utile à l'agréable.

⁶ Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (Juin 2014). Évaluation d'impact sur la santé du projet quartier TOD à Sainte-Catherine. Rapport sur les impacts potentiels et recommandations. http://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_BuiltEnv_CLASP_EIS_SteCatherine_FR_Gabarit_Light.pdf



Stationnement vélo sur rue situé au coin, Seattle. Crédit : <http://www.seattle.gov/transportation/bikeparking.htm>
Stationnement vélo sur rue, Toronto. Crédit photo Mathieu Séguin

Recommandation 3

- ➔ Prévoir des normes de stationnement vélo pour les immeubles résidentiels et commerciaux ainsi que du stationnement vélo sur rue et sur trottoir en prévision de l'arrivée importante de résidents et de travailleurs dans le secteur.

Afin de favoriser l'intermodalité, nous jugeons que l'installation d'un stationnement pour vélo protégé aux abords de la station de métro Assomption est aussi à privilégier. À cet effet, l'abri-vélo installé par la STM près de la station de métro Vendôme pourrait servir d'inspiration. Toutefois, des apprentissages doivent être tirés de cette expérience : pour être utilisé à son plein potentiel, un tel abri-vélo doit être bien localisé, près d'où les gens arriveront à vélo. À cet effet, nous réitérons l'importance d'offrir un accès cyclable convivial et sécuritaire vers la station de métro Assomption, ce que rendrait possible l'ajout d'une piste cyclable en site propre sur le boulevard du même nom.

Recommandation 4

- ➔ Prévoir du stationnement à vélo sécurisé aux abords du métro Assomption et à proximité du réseau cyclable.

Nouvelles rues locales et sentiers publics à l'arrière du métro

Le projet de PPU prévoit l'aménagement de rues locales au nord de la rue Chauveau et au sud de la rue de Marseille. Le document projette que « des commerces, restaurants et autres services de proximité pourront s'implanter aux rez-de-chaussée des immeubles qui la bordent, assurant une animation du lieu. » Nous sommes d'avis qu'un accès à vélo doit être prévu sur ces futures rues ainsi que des mesures d'atténuation de la circulation agressives. Ces liens cyclables contribueront à la vitalité des commerces qui s'y installeront.

Au fil des ans, de nombreuses études ont établi l'impact de la présence d'aménagements cyclables sur les commerces environnants. De manière générale, lorsque l'environnement leur

est favorable, les piétons et cyclistes visitent plus souvent leurs commerces locaux et y dépensent plus que les personnes y accédant en voiture ou en transport en commun.⁷

De la même manière, l'impact d'un **abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse dans les rues locales** sur la promotion de déplacements actifs et sécuritaires n'est plus à prouver. La recherche en santé publique établit que l'implantation d'une telle limite de vitesse a des effets favorables sur la santé et certains de ses déterminants, et peu d'inconvénients, sinon aucun.⁸

Enfin, pour offrir un accès à la station de métro à partir des rues de Marseille et Pierre-de-Coubertin, nous favorisons l'**aménagement le plus rapidement possible des sentiers publics** à l'arrière du métro (prévus pour 2025 dans le projet de PPU). Nous croyons que cet espace de mobilité active est prioritaire et que sa mise en place peut être entreprise avant l'aménagement de la place publique du métro.

Recommandation 5

- ➔ Prévoir des aménagements cyclables et des mesures d'atténuation de la circulation sur les futures rues résidentielles prévues au nord de la rue Chauveau et au sud de la rue de Marseille afin de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h.

SYNTHÈSE DE NOS RECOMMANDATIONS

- ➔ Prévoir dans le réaménagement du boulevard l'Assomption une piste cyclable permettant de rejoindre la piste planifiée sur le boulevard Rosemont (au nord) et la piste cyclable Notre-Dame (au sud).
- ➔ Miser sur le trajet naturel des personnes se déplaçant à vélo et offrir un axe cyclable sécuritaire, isolé de la circulation automobile sur la rue De Marseille.
- ➔ Prévoir des normes de stationnement vélo pour les immeubles résidentiels et commerciaux ainsi que du stationnement vélo sur rue et sur trottoir en prévision de l'arrivée importante de résidents et de travailleurs dans le secteur.
- ➔ Prévoir du stationnement vélo sécurisé aux abords du métro Assomption et à proximité du réseau cyclable.
- ➔ Prévoir des aménagements cyclables et des mesures d'atténuation de la circulation sur les futures rues résidentielles prévues au nord de la rue Chauveau et au sud de la rue de Marseille afin de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h.

⁷ The Clean Air partnership (2009). Bike Lanes, On-Street Parking and Business A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood.

http://www.bikeleague.org/sites/default/files/bikeleague/bikeleague.org/programs/bicyclefriendlyamerica/bicyclefriendlybusiness/pdfs/toronto_study_bike_lanes_parking.pdf

⁸ Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (mars 2014). Une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues locales. http://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_Zone30KmH_Fr.pdf

À propos de la Coalition vélo de Montréal

La Coalition vélo de Montréal a été fondée en 2012 à l'initiative de personnes issues de la communauté cycliste. Depuis, elle travaille à faire, dans la région de Montréal, la promotion et la défense du cyclisme urbain pour les personnes de tous âges et de toutes origines. Chacune de ses actions est motivée par son mandat :

- Représenter les citoyens et organisations intéressés et impliqués dans le domaine du vélo urbain dans la région de Montréal.
- Promouvoir le vélo urbain.
- Soutenir, et non pas reproduire, le travail fait par nos membres et les autres organisations.
- Aider, structurer et coordonner les communications entre nos membres et les autres organisations.
- Être un point de rencontre unique pour la communauté du cyclisme urbain dans toute sa diversité.

La Coalition est un organisme sans but lucratif entièrement supporté par des bénévoles. Elle est enracinée dans sa communauté, et entretient une vie associative et démocratique notamment par le biais d'assemblées publiques et de consultations.

Dans le cadre de la rédaction du présent mémoire, la Coalition a cherché à rejoindre les membres de la communauté de différentes façons, notamment en s'associant à d'autres organisations et individus afin de recueillir le plus grand nombre d'opinions possible. Au surplus, ses propositions sont fondées sur ses orientations issues du *Sommet du vélo urbain* tenu à notre initiative en mai 2013, au cours duquel une centaine de personnes ont pu lui faire part de leur vision des déplacements à vélo dans la grande région de Montréal.

Remerciements et droits d'auteur

Mémoire préparé par Mathieu Séguin, bénévole et membre de la Coalition vélo de Montréal.

Nous tenons à remercier sincèrement toutes les personnes qui nous ont soutenu et qui ont contribué aux discussions tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Ce document est mis à disposition du public selon les termes de la licence Creative Commons Paternité 4.0 International.

Pour plus de détails sur la licence, consultez
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.fr>